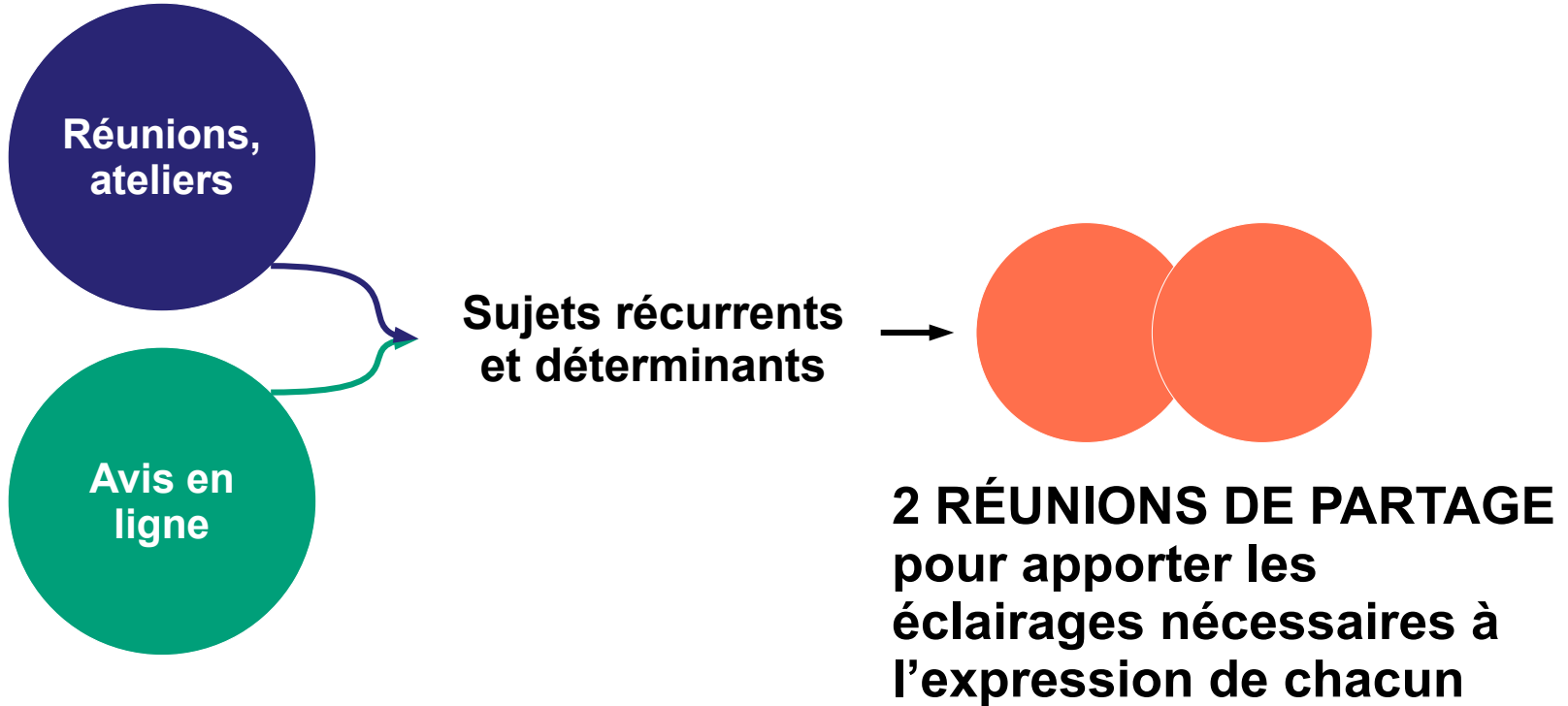




Objectif de la réunion : apporter des éléments nouveaux



Programme de la réunion

4 questions
à traiter

1. Combien d'accidents sur la RN147 ?

Stéphane Picard, DREAL Nouvelle-Aquitaine, service déplacements, infrastructures et transports

2. Quelles perspectives pour le train ?

Stéphane Morançais, DREAL Nouvelle-Aquitaine, Département Mobilité Infrastructures Ferroviaires

3. Caractéristiques, trafics, coûts et financements : mieux comprendre les différents scénarios.

Alexandre Bréèrette, Bureau d'études Explain

4. Le péage autoroutier : quelle technique, quel consentement et quel modèle économique ?

Jean Ricard, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités

Vos réactions aux interventions

45 minutes
d'échanges

Pour poser des questions pendant les présentations

Je remplis le bulletin et je le remets à l'hôte circulant dans les rangs.

Pendant la réunion, posez votre question

Je pose ma question à l'écrit et je la donne à un hôte :

Prénom : Nom :

Commune de résidence :

Votre question :

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Je scanne le QR Code et pose ma question depuis mon téléphone :



www.autoroute.poitiers-limoges.fr

Je scanne le QR Code depuis mon téléphone

1

Combien d'accidents sur la RN147 ?

*Stéphane Picard,
DREAL Nouvelle-Aquitaine, service
déplacements, infrastructures et
transports*



- ▶ De l'avis de tous, rouler sur la RN147 donne un sentiment d'insécurité et d'inconfort.
- ▶ L'insécurité concerne les usagers, mais aussi les riverains des bourgs traversés et les autres modes de déplacement.
- ▶ Quel gain de sécurité avec une autoroute ?
- ▶ Des chiffres divergents ont été avancés. Qu'en est-il vraiment ?

En savoir plus

**Fiche thématique
« Accidentologie »**

Quelle méthodologie pour étudier l'accidentologie ?

- Comparaison de deux périodes successives de **5 ans** :
 - 2012-2016 / 2017-2021
- 1 portion étudiée :
 - section de la RN147 entre la LNE de Poitiers et le CNAL

Observation de plusieurs données : nombre d'accidents, nombre de tués, localisation des accidents, nature de l'infrastructure, niveaux de trafics etc...

Calcul d'indicateurs statistiques : taux d'accidents, taux de tués pour 100 accidents, taux d'accidents mortels

Données des périodes 2012-2016 et 2017-2021

Une accidentologie qui évolue entre 2012-2016 et 2017-2021

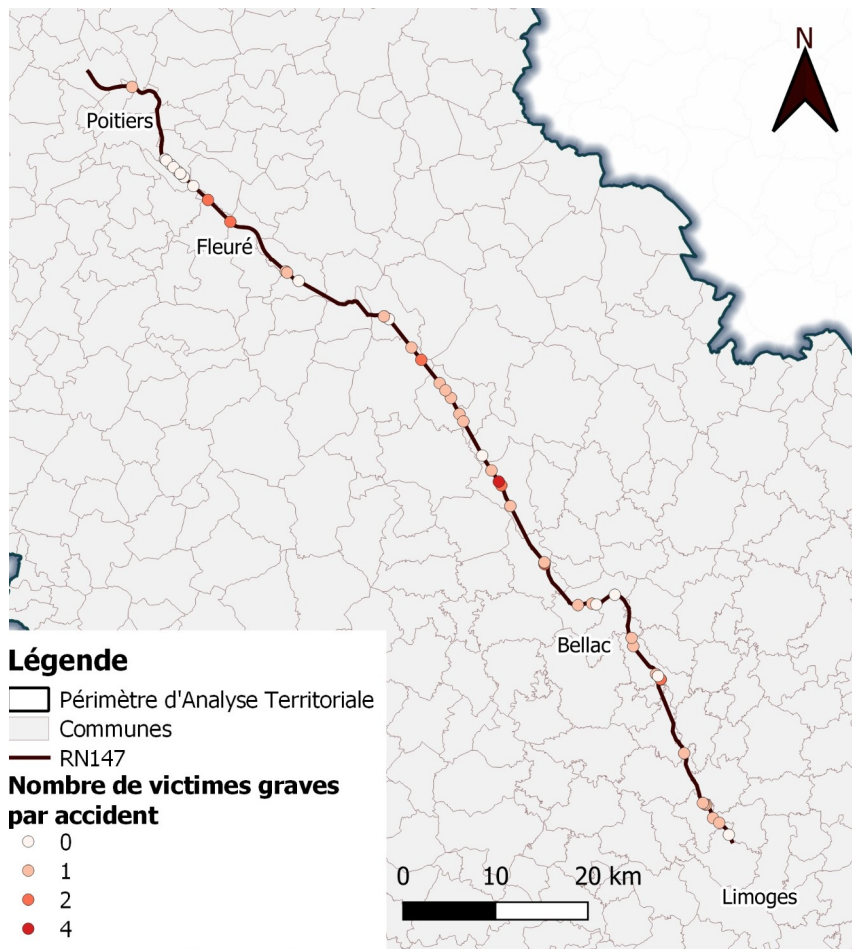
RN147 (LNE-CNAL)	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés
2012-2016	72	12	73	72
2017-2021	51	13	29	42

- Diminution du nombre d'accidents de près de 30 %
 - Des **accidents moins nombreux** et **un taux de tués pour 100 accidents plus élevés** (25,5 % pour la période 2017-2021)
- Diminution du nombre de blessés hospitalisés (BH) de 60 % et diminution du nombre de blessés non hospitalisés (BNH) de 40 % : taux de BH pour 100 accidents = 56,8% ; taux de BNH pour 100 accidents = 82,35 %

Moyennes nationales	Nombre d'accidents pour 100 millions veh.km	Tués pour 100 accidents	Blessés hospitalisés pour 100 accidents	Blessés non hospitalisés pour 100 accidents
2 voies	4.77	26.91	89.33	26.95
2x2 voies (autoroute)	1.60	11.18	68.23	57.80
Route express	1.86	17.36	71.00	51.42

Données des périodes 2012-2016 et 2017-2021

Localisation et typologie des accidents pour la période 2017-2021



- Accidentologie relativement répartie le long de l'itinéraire :
 - Exception de la déviation de Fleurée aménagée à 2x2 voies
- Pas de typologie dominante :
 - 1 PL impliqué dans 1 accident sur 5 (cohérent avec la part du trafic PL)
 - 23 % des accidents surviennent en agglomération
- **Effet des 80 km/h**

2

Quelles perspectives pour le train ?

*Stéphane Morançais,
DREAL Nouvelle-Aquitaine,
Département Mobilité Infrastructures
Ferroviaires*



- ▶ **En perdant en performance, la ligne ferroviaire a perdu des usagers. En l'état actuel, elle ne répond pas aux besoins de déplacements.**
- ▶ **Les participants ont exprimé une forte attente : ils se disent prêts à utiliser davantage le train, à certaines conditions :**
 - **Davantage de fréquences, notamment aux horaires d'embauche et débauche.**
 - **Des transports en commun à partir des gares, notamment vers les zones d'activité.**
 - **Quelques trains directs plus rapides, par exemple pour les étudiants faisant l'itinéraire complet.**
- ▶ **Augmenter la part du fret ferroviaire pourrait améliorer la sécurité sur la RN147. Mais un traitement isolé de l'axe Poitiers-Limoges ne semble pas être suffisant.**

En savoir plus

**Fiche thématique
« Enjeux ferroviaires »**

Etat des lieux : le réseau ferré existants

- Ligne TER Poitiers-Limoges : 138 kilomètres, desserte de 9 gares de l'itinéraire
- Des contraintes liées au **relief**, une **sinuosité du tracé** par endroit et un **mauvais état de l'infrastructure** sur certaines sections : vitesse variant entre 40 km/h et 140 km/h
- Un trajet Poitiers-Limoges qui dure entre 1h51 et 2h10
- Un prix du billet de train qui varie entre 6,20 € et 24,90 € (abonnements, cartes +, billet jeune ...)
- Une **fréquence de circulation modérée** : un train toutes les 2h en raison d'une **infrastructure à voie unique** nécessitant des croisements
- Une ligne assez peu fréquentée : 140 000 voyageurs par an

TER = mode de transport
le plus performant
et le moins onéreux avec les abonnements, sans tenir compte du temps de trajet entre la gare et l'origine/destination

Des travaux de régénération programmés pour une meilleure performance

Travaux de régénération en deux phases



Objectif : *retour aux performances nominales*
de la ligne en supprimant les limitations de
vitesses actuellement posées

- **Coût de régénération de la voie évalué à ce stade à 222 M€**
- **Première phase (68 M€ cofinancée par l'État, la Région et SNCF Réseau) prévue en 2025 pour fiabiliser les temps de parcours à 1h51 entre Limoges et Poitiers**
- **A l'issue des travaux : des trains semi-directs voyageurs (5 arrêts intermédiaires) pour un temps de trajet de 1h45 contre 1h51**

Les limites de la solution ferroviaire pour le transport de marchandises

- L'axe routier Poitiers-Limoges : un axe fortement utilisé par les poids-lourds
- Des origines/destinations variées pour les poids-lourds (France, Espagne, Angleterre)
- Le trafic fret SNCF permet aujourd'hui d'éviter la circulation d'environ 2500 camions par an sur la RN147
- Ligne apte à la charge D (22,5 t/essieu) entre Poitiers et Montmorillon, puis apte à la charge C (20 t/essieu) entre Montmorillon et Limoges
- 10 trains/an (engrais) entre Poitiers et Lussac ; 40 trains/an (céréaliier) entre Poitiers et Mignaloux ; 50 trains/an (céréaliier) entre Poitiers et Montmorillon à destination du Grand Port Maritime de La Rochelle

Conclusion

L'objectif actuel des programmes de régénération est surtout
d'éviter que le fret ferroviaire se reporte sur la route

3

**Caractéristiques, trafics,
coûts et financements :
mieux comprendre les
différents scénarios.**

*Alexandre Bréèrette,
Bureau d'études Explain*

- ▶ Des questions portent sur le scénario alternatif : par rapport aux projets inscrits au CPER, de quelles portions prévoit-il l'aménagement ?
- ▶ La réalisation d'ouvrages d'art à 2x1 voie inquiète et interroge. Pourquoi ce choix ? Quel impact sur la circulation ?
- ▶ Avec les différents scénarios, à quels niveaux de trafic résiduels faut-il s'attendre sur l'axe actuel et dans les traversées de bourgs ?
- ▶ Comment se décomposent les coûts des différents scénarios et quels sont les différents financements apportés ?

En savoir plus

Fiche thématique
« Coûts des différents
scénarios routiers »

Fiche thématique
« Caractéristiques des
différents scénarios
routiers »

Scénario de référence



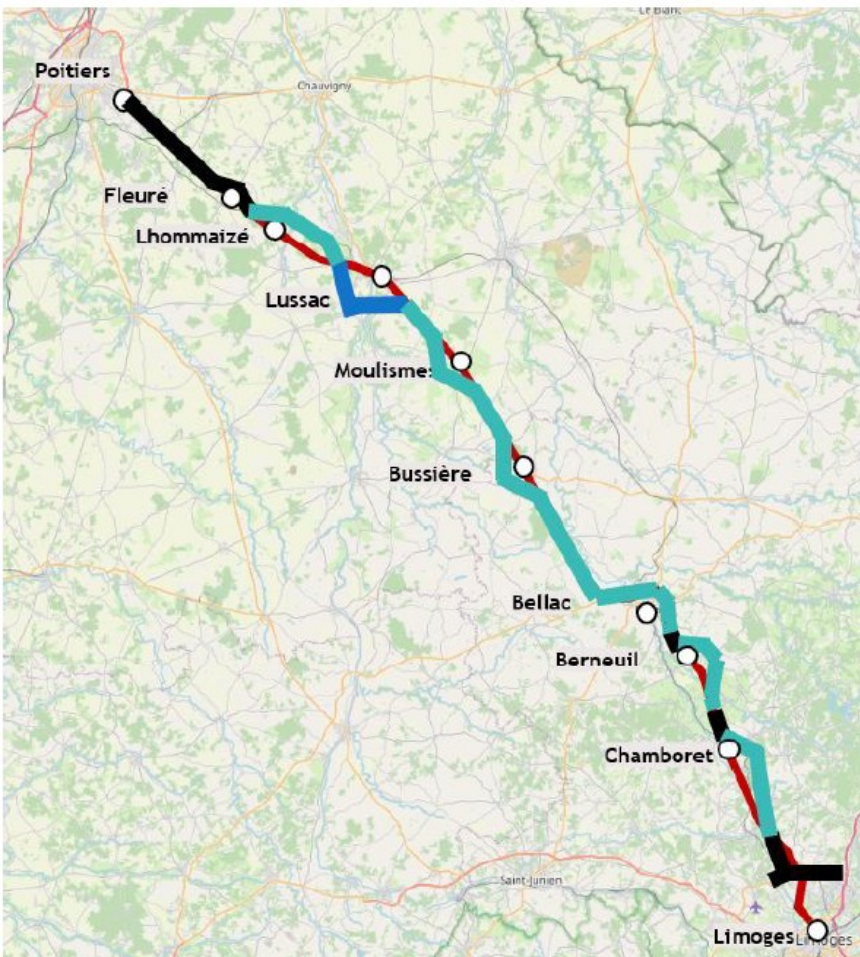
 RN147

 Aménagement CPER 2x2 voies

 Aménagement CPER 2x1 voies

Caractéristiques

- Inclut les opérations prévues au CPER
- Aménagement sud-est de Poitiers
- Déviation de Lussac-les-Châteaux
- Créneaux de dépassement de Berneuil-Chamboret
- Aménagement Nord Limoges
- 31,5 km de route à 2x2 voies
- 8 km de route à 2x1 voies avec créneaux de dépassement
- 70,5 km de route bidirectionnelle



Caractéristiques

- Inclut les opérations prévues au CPER
- Mise aux normes autoroutières des opérations réalisées et en projet
- 11 viaducs avec profil à 2x1 voies
- 8 échangeurs
- 1 aire de repos à proximité de Lussac + 1 aire de service à proximité de Bellac
- 108 km à 2x2 voies, à caractéristiques autoroutières (98 % de l'itinéraire)
- 2 km à 2x1 voies (2 % de l'itinéraire)

■ RN147

■ Aménagement CPER 2x2 voies

■ Aménagement CPER mis à niveau à 2x2 voies

■ Aménagement Scénario autoroutier 2x2 voies

Les niveaux de trafic prévus, inférieurs à 8000 Veh./jour deux sens confondus, sont compatibles avec un profil à 2x1 appliqué ponctuellement.

Perte de temps sur le trajet Limoges – Poitiers inférieur à 30s.

Scénario alternatif



Caractéristiques

- Inclut les opérations prévues au CPER
- Déviation de L'Hommaizé
- Mise à 2x2 voies de la déviation de Bellac
- Mise à 2x2 voies de la section Chamboret-nord Limoges (en déviant Chamboret)
- 64,5 km à 2x2 voies
- 8 km à 2x1 voies
- 37 km de route bidirectionnelle

■ RN147

■ Aménagement CPER 2x2 voies

■ Aménagement CPER 2x1 voies

■ Aménagement Scénario alternatif
2x2 voies

Trafics VL estimés par scénario à l'horizon 2035

*Version consolidée,
quelques erreurs ayant été
constatées après la
réunion de partage*

	Scénario de référence	Scénario autoroutier	Scénario alternatif
Lhonnaizé	9 100	5 400 sur A147 4 000 sur RN	9 600 (déviation) 700 (traversée)
Lussac-les-Châteaux	6 800	5 100 sur A147 2 800 sur RN	8 000
Saint-Bonnet-de-Bellac	4 700	3 400 sur A147 2 200 sur RN	5 800
Bellac	5 200 (déviation) 2 900 (traversée)	4 300 sur A147 4 000 (traversée)	5 800 (déviation) 2 700 (traversée)
Berneuil	4 600	3 700 sur A147 1 700 RN	5 700
Chamboret	7 900	4 600 sur A147 4 000 sur RN	6 900 (déviation) 2 600 (traversée)

Trafics PL estimés par scénario à l'horizon 2035

*Version consolidée,
quelques erreurs ayant été
constatées après la
réunion de partage*

	Scénario de référence	Scénario autoroutier	Scénario alternatif
Lhonnaizé	1 400	1 100 sur A147 400 sur RN	1 800 (déviation) 100 (traversée)
Lussac-les-Châteaux	1 300	900 sur A147 700 sur RN	1 900
Saint-Bonnet-de-Bellac	800	1000 sur A147 400 sur RN	1 100
Bellac	2 700 (déviation) 100 (traversée)	3 100 sur A147 100 (traversée)	2 900 (déviation) 100 (traversée)
Berneuil	1 000	800 sur A147 300 sur RN	1 300
Chamboret	1 100	800 sur A147 300 sur RN	1 300 (déviation) 100 (traversée)

Postes de coûts

Pour l'autoroute, sur la base d'un tracé hypothétique envisageable

- Echangeurs
- Terrassement (remblais/déblais)
- Ouvrages d'art (courants et non courants)
- Matériaux (enrobé, structure de chaussée etc...)
- Maîtrise d'œuvre et investigations (études diverses)
- Acquisitions foncières
- Dégagement des emprises de travaux et démolitions diverses
- Mesures compensatoires environnementales
- Signalisation et équipements (dont péage freeflow, aires de repos/service et centres d'entretien pour le scénario autoroutier)

Financements des scénarios

	Scénario de référence (CPER)	Scénario autoroutier	Scénario alternatif
Investissement total TTC	387 M€	1014M€	450 M€
Dont financements publics TTC	387 M€	450 M€	450 M€

- Le financement des 4 opérations inscrites au CPER 2015-2022 se fait au fur et à mesure de leur avancement sur crédit budgétaire annuel (387 M€)
- Il a été décidé de porter à la concertation le scénario autoroutier en prenant **450 M€ de subvention d'équilibre (fourchette basse) comme base de négociation avec les potentiels cofinanceurs**
- Plan de financement non acté, ce qui est **courant à ce stade des études très amont**, comparativement à d'autres projets autoroutier
 - ➔ **Néanmoins, il serait préférable que les principes de cofinancement soient formalisés préalablement à l'enquête publique**

4

Le péage autoroutier : quelle technique, quel consentement et quel modèle économique ?

*Jean Ricard,
Direction Générale des Infrastructures,
des Transports et des Mobilités*

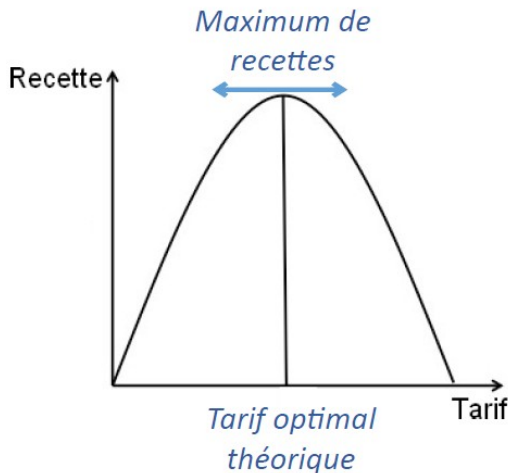


Fiche thématique
« Concession
autoroutière »

En savoir
plus

- ▶ **Qu'est-ce qu'une concession ? Quel est le processus de détermination du niveau de péage ?**
- ▶ **Des réserves se sont exprimées sur le consentement au péage. Comment est encadrée l'évolution du tarif au cours de la concession ?**
- ▶ **Le poids financier sur les collectivités du scénario autoroutier suscite des inquiétudes : qu'arriverait-il si le trafic n'était pas au rendez-vous ou si le coût prévisionnel était dépassé ?**
- ▶ **Le recours au secteur privé permet de garantir l'aboutissement d'un projet attendu depuis des décennies. Mais son financement semble dépendant de l'accord des collectivités, en tant que cofinanceurs.**
- ▶ **Du point de vue technique, le système de *free flow* permet-il une économie d'exploitation ?**

- Une concession est un mécanisme de délégation par l'État de la maîtrise d'ouvrage d'un projet à un concessionnaire, chargé de financer, concevoir, construire, exploiter et entretenir l'ouvrage concédé, **à ses frais, risques et périls**. En contrepartie, le concessionnaire perçoit des usagers et pour une durée limitée **un péage dont le tarif est régulé par le contrat de concession**.
- Le concessionnaire est sélectionné par une procédure d'appel d'offres menée par l'État.
- Si un candidat estime que les recettes de péages sont insuffisantes, il propose dans son offre une subvention d'équilibre.



Quid de la soutenabilité du modèle ?

- Une évolution des tarifs définie par le contrat et contrôlée par l'État
- Des possibilités d'abonnements peuvent être proposées par les candidats à la concession pour réduire le coût du péage (fréquentiel, sans discrimination)
- Le concessionnaire supporte le risque trafic : si le trafic est plus faible que prévu dans son offre, le concessionnaire en supporte les conséquences.

Zoom sur le flux libre en système fermé



*Le freeflow : réduction de l'emprise au sol,
réduction des ralentissements*

Un système fermé ?

Tarifification proportionnelle à la distance parcourue

Le flux libre?

Système de reconnaissance des plaques
d'immatriculation ou du badge de télépéage

Plus besoin de s'arrêter à une barrière de péage

Nouvelles habitudes de paiement

Échanges avec le public



Demander la parole
Ne pas tenir le micro



Proposer des avis
argumentés



1 minute maximum de
temps de parole

www.autoroute.poitiers-limoges.fr

Participez en ligne **jusqu'au 20 mars**

Consultez toutes les contributions

Retrouvez toutes les **fiches thématiques**

Concession
autoroutière

Trafics routiers

Agriculture

Mesures
environnementales
(ERC)

Consommation
d'espaces

Les effets sur
l'économie locale

Accidentologie

Coûts des différents
scénarios routiers

Caractéristiques
des différents
scénarios routiers

Enjeux
ferroviaires

Bilan Gaz à Effet
de Serre